

Silencio en la Base Albrook. ¿Qué hizo desviar de rumbo al CL-44?

por Gregorio SELSER

Ya hemos escrito sobre el caso del avión de carga argentino Canadair CL-44, de propiedad de la empresa Transporte Aéreo Rioplantense (TAR). Caído en las cercanías de la ciudad de Yerevan, capital de la Armenia soviética, para la prensa argentina es menos sensacionalista debatir qué tipo de repuesto y municiones llevaba o regresaba de descargar, que imaginar de qué modo se desvió de su rumbo —el aeropuerto de Larnaca, Chipre— para caer y destrozarse en un lugar imprevisible para todos los actores del drama.

El embajador argentino en la URSS, Leopoldo Bravo, fue autorizado por las autoridades soviéticas a viajar al lugar del desastre del CL-44, para observar in situ los restos. Se le confirmó lo de los cuatro cadáveres carbonizados. Tres pertenecían a la tripulación y eran de origen argentino —el piloto Héctor Cordero, oficial retirado de la Marina, Hermette Boasso y el ingeniero de vuelo José Burgueño—, y el cuarto a un escocés de 38 años de edad, Stuart McCafferty, supervisor de cargas aéreas, con residencia permanente en Miami, Florida, Estados Unidos.

Hasta ahora, no obstante lo que sugieren algunas publicaciones argentinas, no se hizo público una explicación del régimen del general Roberto E. Viola, de quien se espera que diga "algo", por lo menos, ya que si bien la aeronave estaba *chateada* (contratada) por misteriosos contratistas extranjeros, conservaba la matrícula argentina y tres de los muertos eran de esa nacionalidad y con residencia permanente en su patria.

ARMAS. ¿PARA QUIEN?

El semanario porteño *Somos*, cuya identificación vincular con los servicios de inteligencia militares argentinos no es ningún misterio, refiere en una crónica especial que "alguna" dependencia gubernamental de Irán, urgida de armas y repuestos para vehículos y equipos militares que Estados Unidos se niega oficialmente a venderle por las conocidas razones, resolvió comprar ese material a fabricantes norteamericanos —sin pasar por el filtro de Washington—, valiéndose como pantalla de Israel, nación que a todos los efectos tiene suspendida toda relación diplomática y económica con el régimen de Jomeini.

El negocio del que participarían (o por lo menos debían quedar enterados) dos gobiernos que ni se miran ni se saludan, consistiría en el transporte a Teherán de 360 toneladas de repuestos militares y municiones. Los personajes principales eran McCafferty y un socio suizo de origen griego, Andreas Jenni, muy conocido en el mundo de los traficantes de armas, quien cobró 600 mil dólares por anticipado como pago por la operación del transporte. A fines de junio McCafferty viajó a Buenos Aires y contrató con la compañía TAR el CL-44, un cuatrimotor turbohélice con capacidad para 28 toneladas de carga compacta o en bultos, sin contar a tripulantes y pasajeros eventuales.

El avión argentino partió el 6 de julio hacia Miami, donde fue cambiada una de sus turbinas Rolls Royce que ya había cumplido el límite de horas de vuelo. El 10 de julio, previa una polémica estadía de McCafferty en Amsterdam, Holanda, donde fue interrogado por los servicios secretos locales, el CL-44 voló directamente a Tel Aviv, Israel, donde, según *Somos*, "cargó el primer envío del negocio: repuestos para tanques. Probablemente modelo M-48 que Estados Unidos entregó a Israel y el sha de Irán". (1) De Tel Aviv el avión partió hacia Chipre, lugar que a todos los efectos debía figurar como punto de partida y de retorno en las hojas de ruta.

LA CAIDA DEL CL-44

Hubo tres viajes entre Chipre y Teherán, según *Somos*. El trayecto eludía los territorios de Siria e Irak. Se cumplía en su casi totalidad por el espacio aéreo de Turquía e Irán. Al regreso del tercer viaje, a pocos kilómetros de traspuesta la frontera iraní, y ya sobre suelo turco, la nave, en lugar de continuar con rumbo oeste, se desvía bruscamente a la derecha, hacia el norte, e ingresa en territorio soviético, donde poco después resulta estrellada. Una primera versión indicó que había chocado con otro avión soviético en vuelo; una segunda, que había sido obligada a descender y que al hacerlo en suelo desconocido se estrelló; una tercera, la más difundida en fuentes europeas, afirma que fue abatida por un misil aire-aire disparado desde un Mig-25.

Hay varias preguntas que *Somos* ha contestado, lo cual no necesariamente supone que las respuestas sean las correctas. Una alude a que los espías de la OLP en Larnaca informaron de lo que ocurría a los soviéticos —es la explicación favorita de Jenni y que éstos aguardaban al avión argentino en su tercer viaje de regreso, y que lo indujeron a desviarse hacia su propio territorio. La versión de Jenni no explica por qué la URSS tendría motivos propios para interferir en ese tráfico —salvo que sospechara que la carga se enviaba a los disidentes de Afganistán—, ni por qué prefirió abatir a un avión vacío antes que a uno cargado, si su propósito eventual era el de desenmascarar ese tráfico secreto. Tampoco aclara por qué, si pudo hacer desviar la nave, prefirió hacerla estrellar antes que capturarla intacta y con sus tripulantes vivos, como en el caso del U-2 de la CIA que hizo caer en 1960, con su piloto Gary Powers sano y salvo.

¿CAMBIO DE RUMBO INDUCIDO?

De la crónica de *Somos* resulta interesante, si es que tal cosa puede provocarse en la realidad, la teoría de que la nave argentina fue inducida por los soviéticos a cambiar su rumbo:

"¿Cómo pudo desviarse de su rumbo —navegando por instrumentos— el carguero argentino? Todo avión fija o corrige su rumbo por medio de señales de alta o

baja frecuencia emitidas desde un radiofaro y captadas por el instrumental de a bordo que por lo general tienen códigos de tres letras (por ejemplo, la señal de Ezeiza es EZE y la del Aeroparque BUE). Para interceptar esa señal desde otro punto —no importa la distancia siempre que tenga la potencia necesaria— se emite otra señal, en la misma longitud de onda, que tapa la original. Inmediatamente se transmite el código que corresponde a la señal interceptada y a partir de entonces el instrumental de a bordo recibe una información errónea. Consecuencia: el avión puede seguir el rumbo de la falsa señal, y eso, en la jerga aeronáutica, se llama *cambio de rumbo inducido*.

"Ese recurso electrónico provocó muchos inconvenientes a los especialistas de la OTAN, y los modernos aviones de guerra tienen ahora dispositivos capaces de diferenciar las señales verdaderas de las falsas. No obstante, en las cartas de navegación de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos —que comparte con los países aliados— existen algunas regiones donde un cartel advierte: ¡Cuidado! Atención, que las señales pueden ser objeto de perturbación deliberada. Y esa leyenda está en las cartas que corresponden a la zona donde volaba el carguero argentino." (2)

DE ROLDÓS A TORRIJOS

La hipótesis de la perturbación deliberada de las señales fue mencionada con motivo del desastre en el que perdió la vida el presidente ecuatoriano Jaime Roldós, sobre todo porque resultaba explicable que el piloto, un experimentado coronel de la Fuerza Aérea, hubiera errado el cálculo y chocado contra una alta cima, no habiendo niebla ni frente de tormenta, cosa que se dijo en un primer momento y más tarde lo desmintió el peritaje oficial. También la FAE aclaró que el avión de Roldós estaba en óptimas condiciones de mantenimiento.

En el caso del avión de Torrijos, el caso resulta aún más inexplicable, por la circunstancia de que tanto el piloto de la nave, capitán Azael Adames, como el copiloto, subteniente Victor Rangel, y el mecánico de mantenimiento, Carlos Eric Rivera, eran acompañantes habituales del jefe de la Guardia Nacional, tripulantes expertos y muy conocedores de la región, una de las más visitadas y preferidas por el jefe caído. Torrijos mismo era un avezado —aunque muy arriesgado— piloto, de modo que, como lo hicieron tanto la fuerza aérea local como la prensa panameña, resultaba dudoso que en un viaje de 10 a 15 minutos de duración, entre Penonomé y Cocleito, habiendo partido con tiempo calmo, se hubiese producido una alteración climática tan fuerte como para provocar el accidente. El hecho de que las autoridades hayan resuelto declarar área militar restringida la zona del desastre, indica que por lo menos no han aceptado la primera versión sobre la tormenta. El periódico *Crítica* recordó que sus cronistas habían acompañado a Torrijos en vuelos en condiciones francamente peligrosas, no obstante las cuales los pilotos siempre mostraron serenidad, destreza y conocimiento de su oficio.

SILENCIO EN LA BASE ALBROOK

Entre las muchas incógnitas que planteó *Crítica* figura la de que los campesinos de la zona escucharon dos explosiones (lo mismo que en el caso del avión de Roldós), y no solamente una, la producida por el choque del avión contra la cima del cerro. La nave piloteada por el capitán Adames no se incendió, sino que se fragmentó y prácticamente desmenuzó con el choque, de manera que a diferencia de los restos del fuselaje y de los cuerpos del avión ecuatoriano, los del caído en la región selvática de Cocleito pudieron ser recuperados y en condiciones de ser sometidos a un peritaje exhaustivo.

En este caso habría que volver la oración por pasiva y formular la hipótesis de que es posible que haya sido realmente un accidente. Por ser ambos aviones aludidos de las respectivas fuerzas militares, no existe la exigencia de la caja negra, requisito éste que demandan las compañías de seguros para los aviones de pasajeros y de carga. Pero ya hemos indicado en nuestra crónica de ayer, que así como en Ecuador ni el pueblo ni la familia de Roldós han aceptado las versiones extraoficiales u oficiales sobre las causas del siniestro, es difícil que el pueblo panameño acepte que lo de Torrijos fue un accidente, aun en el supuesto de que esto haya sido lo que ocurrió. Ya en las manifestaciones populares que siguieron al siniestro, el coro callejero repetía: "La CIA lo mató". Y es que las historias difundidas sobre las operaciones de la Agencia Central de Inteligencia desde 1953 en adelante son tan téticas, además de ciertas en buena parte de los casos, que la creencia de su culpabilidad se adelanta a las razones de la prueba. "Aunque diga la verdad, miente", es una de esas fórmulas; otra sería: "Aunque resulte ser inocente, es culpable". Debe reconocerse en estas formulaciones irracionales, que al menos la CIA hizo méritos suficientes como para hacerse acreedora a ellas.

La última reserva también la formuló el vespertino panameño *Crítica*. ¿Por qué la Base Albrook, de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, ubicada en la isla panameña de Taboga, sobre el Pacífico, no reportó inmediatamente el accidente?

Aclaremos que en la Base Albrook funcionan noche y día los radares más perfeccionados del hemisferio occidental, fuera de los de Estados Unidos y Canadá. Dadas las características estratégicas vitales que tiene el Canal de Panamá y toda su estructura funcional terrestre, aérea, naval y aeroespacial, se sabe que sus radares escrutan espacios tan dilatados como los que se extienden por tierra hasta el Ecuador en dirección sur, y hasta Guatemala por lo menos en dirección norte. Nada escapa a su permanente escrutinio. Sin embargo, señala *Crítica*, la Base Albrook no informó sobre la súbita desaparición del avión de Torrijos, ocurrida a menos de 200 kilómetros de Albrook. Aunque lo hubiese hecho, nada podría hacerse luego del choque luctuoso; pero en su planteo subyace la pregunta no franca y abierta: ¿pudo haberse inducido desde la Zona del Canal, con señales electrónicas deliberadamente equívocas, el choque del avión?

1) Tabaré Areas y otros, "El vuelo fantasma", en *Somos*, Buenos Aires, 31 de julio de 1981, pp. 10-12.